

COMUNE DI POSITANO

Provincia di Salerno



INTERVENTO PER LA REALIZZAZIONE DI UN PARCHEGGIO SULLA VIA GUGLIELMO MARCONI CON IMPIANTO DI COLLEGAMENTO MECCANIZZATO ALLA STRADA PER IL CIMITERO – PROJECT FINANCING EX ART. 153, COMMA 19 DEL D.LGS. N° 163/2006 E S.M.I.



PROGETTO PRELIMINARE

(art. 17 DPR 207/2010)

A- 01	RELAZIONE ILLUSTRATIVA E CRONOPROGRAMMA
	Proponente : G.E.M.A.R. s.p.a.

COMUNE DI POSITANO (SA)

INTERVENTO PER LA REALIZZAZIONE DI UN PARCHEGGIO SULLA VIA GUGLIELMO MARCONI CON IMPIANTO DI COLLEGAMENTO MECCANIZZATO ALLA STRADA PER IL CIMITERO – PROJECT FINANCING EX ART. 153, COMMA 19 DEL D.LGS. N° 163/2006 E S.M.I.

RELAZIONE ILLUSTRATIVA E CRONO PROGRAMMA

1. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il progetto che qui si propone riguarda la realizzazione di un parcheggio multipiano in un'area posta a ridosso della S.S. 163 – Via Guglielmo Marconi. All'autorimessa è strettamente connessa la realizzazione di un percorso meccanizzato al fine di connettersi con il soprastante tratto viario di Via Li Parlati di collegamento con il Cimitero.

L'area interessata dalla realizzazione dell'opera è inquadrata catastalmente al Foglio n° 7 con nn. di Part.ile 86, 1233 e 1558.

Lo strumento di realizzazione dell'opera è costituito dal cosiddetto "Project financing" ex art n° 153 D.Lgs 12/04/2006 n° 163 e successive, che al comma 19 prevede: << ... *Gli operatori economici possono presentare alle amministrazioni aggiudicatrici proposte relative alla realizzazione in concessione di lavori pubblici o di lavori di pubblica utilità, incluse le strutture dedicate alla nautica da diporto, non presenti nella programmazione triennale di cui all'articolo 128 ovvero negli strumenti di programmazione approvati dall'amministrazione aggiudicatrice sulla base della normativa vigente. La proposta contiene un progetto preliminare, una bozza di convenzione, il piano economico-finanziario asseverato da uno dei soggetti di cui al comma 9, primo periodo, e la specificazione delle caratteristiche del servizio e della gestione ... >>.*

L'intervento complessivo è quindi finalizzato alla realizzazione della struttura con l'ausilio di capitali pubblici e privati, nell'ottica della cosiddetta "finanza di progetto", con lo scopo di incrementare la dotazione infrastrutturale del territorio e migliorare il sistema della mobilità del comparto, con specifico riferimento alla limitrofa area del Cimitero, oggi di difficile accesso.

Dal punto di vista urbanistico l'area ricade in zona di "Parcheggi di relazione e di scambio" come da art. n° 23 del vigente P.R.G. ed è identificata col n° P6 – Cimitero

Per tale zona valgono le seguenti indicazioni:

<< ... *Nella realizzazione dei parcheggi, qualunque sia la soluzione adottata, occorre evitare la vista delle auto in sosta dai fronti laterali e dall'alto mettendo in opera i necessari accorgimenti (alberature e schermi naturali di protezione orizzontale). In particolare, occorre prevedere che le opere da realizzare siano progettate in modo da*

assicurare il pieno inserimento nel contesto paesistico-ambientale circostante, documentando gli effetti visuali dai diversi punti di vista esterni.

Le pavimentazioni delle superfici dei parcheggi scoperti non devono essere realizzate, né rifatte, mediante tecniche e/o materiali comportanti la totale impermeabilizzazione del suolo. E' di norma ammesso l'uso, oltre che di materiali naturali, quali terra battuta e ghiaia, di masselli alveolari in calcestruzzo di cemento con semina interna di manto erboso. Le medesime superfici a parcheggio scoperte, sempre che ciò non contrasti, nei casi specifici, con altre disposizioni delle presenti norme, devono essere alberate in corrispondenza sia del ciglio della corsia di accesso che della testata dei posti auto ... >>.

Il presente Progetto Preliminare, prodotto ai sensi dell'art. 17 del DPR 207/2010, si prefigge l'obiettivo di elaborare una soluzione progettuale conforme alle previsioni su esposte e fornire elementi migliorativi nell'ottica dell'inserimento del manufatto nel contesto ambientale e in un rinnovato e rifunzionalizzato sistema di mobilità e sosta urbana.

Le previsioni del progetto proposto sono le seguenti:

- *n° 2 livelli interrati + n° 6 livelli fuori terra + copertura*
- *n° 104 posti auto così distribuiti:*
 - *n° 17 box al 2° Interrato*
 - *n° 7 box + n° 13 posti auto coperti al 1° Interrato*
 - *n° 14 posti auto coperti (di cui 2 per portatori di handicap) al Piano Terra*
 - *n° 6 posti auto coperti + n° 16 scoperti al 1° Piano*
 - *n° 10 posti auto coperti al 2° Piano*
 - *n° 8 posti auto coperti + 2 scoperti al 3° Piano*
 - *n° 6 posti auto coperti + n° 2 scoperti al 4° Piano*
 - *n° 1 posto auto coperto + 2 scoperti al 5° Piano*

Totale Box pertinenziali = n° 24

Totale Posti auto coperti = n° 58

Totale Posti auto scoperti = n° 22

Totale = 104 posti auto

Si prevede inoltre la realizzazione di un percorso in tunnel con al terminale un blocco ascensore, avente funzione di collegamento con la superiore Via Li Parlati, al fine di connettere rapidamente il sito con il contesto posto a monte e costituito dal Cimitero.

Le principali caratteristiche dimensionali del progetto sono riportate nella tabella seguente:

Superficie Lotto di intervento:	mq. 870
Superficie lorda autorimessa:	mq. 810
Superficie netta posti auto:	mq. 1449,71
Superficie di circolazione (rampe e viali):	mq. 2490,33

Superfici di servizio (scale, aerazioni etc.): mq. 227,20
Superficie netta totale: mq. 4167,24

Dettagliatamente il progetto può essere così descritto:

Si prevede la realizzazione di una autorimessa del tipo isolato/chiuso in parte interrata rispetto alla strada e in parte in elevazione, con accesso di ingresso/uscita dalla Via G. Marconi, sfruttando l'area scoscesa posta in adiacenza con la strada e compresa tra 2 edifici a blocco.

Il blocco costruito si sviluppa a terrazzamenti man mano degradanti verso l'interno, assecondando il naturale andamento del pendio preesistente e generando una sagoma tutta compresa in tale profilo.

Dal secondo livello in poi le porzioni costruite vengono man mano "aperte" verso l'esterno e schermate da pergolati inverditi e essenze arboree impiantate in apposite vasche di terreno.

Tutte le murature sono pensate in pietra calcarea locale, in sintonia con il contesto paesaggistico esistente.

Il sistema di parcheggio è in parte di tipo tradizionale con stalli a spazio aperto o chiuso e in piccola parte (solo al livello interrato) di tipo box auto.

I vari livelli vengono serviti da rampa a doppio senso di marcia di pendenza non superiore al 20%, da un ascensore e da un blocco scala. Le scale sono del tipo a prova di fumo con struttura di separazione avente caratteristiche di resistenza al fuoco almeno REI 120 e uscita diretta verso l'esterno. Le porte di accesso alle scale sono omologate con caratteristiche di resistenza al fuoco almeno REI 120, hanno larghezza pari a 1,20 cm e sono dotate di congegno di autochiusura. Gli impianti ascensori soddisfano i requisiti previsti dalla normativa per il superamento delle barriere architettoniche.

L'autorimessa risulta così provvista di un sistema organizzato di vie di uscita per il deflusso rapido e ordinato degli occupanti verso l'esterno o in luogo sicuro in caso di incendio o di pericolo di altra natura. Tutte le vie di esodo per piano sono raggiungibili con percorsi di lunghezza largamente inferiore a 40 m.

Il sistema di disposizione del parcheggio prevede una manovra a 90° (tale disposizione, rispetto ad altre configurazioni planimetriche ottimizza il numero di posti auto disponibili).

Tutti i livelli saranno dotati di apposite aerazioni in misura non inferiore a 1/25 della superficie.

L'intervento prevede di ricucire il piccolo tratto di cortina adiacente alla Statale creando un "continuum" naturale/artificiale tra le facciate dei due fabbricati esistenti e il prospetto della nuova autorimessa.

Il blocco edificato sarà morfologicamente improntato alla massima semplicità e conforme alla tipologia dei terrazzamenti agricoli tipici della costiera sorrentino-amalfitana.

Gli spazi verdi ricavati sui terrazzi verranno piantumati con essenze mediterranee e verranno inoltre inseriti ulteriori elementi arborei anche nelle altre aree scoperte, utilizzando appositi pergolati tradizionali in pali di castagno.

Tutte le aree saranno conformi alle norme vigenti in materia di abbattimento delle barriere architettoniche.

In corrispondenza del confine a valle del lotto verrà predisposto l'ingresso al tunnel che condurrà al blocco ascensore destinato a collegare il parcheggio con la soprastante Via Li Parlati, con lo scopo di agevolare l'accesso alla limitrofa area cimiteriale.

2. LINEE GUIDA DELLA PROGETTAZIONE

Le linee guida che, in accordo con quanto fin qui descritto, hanno caratterizzato il percorso progettuale sono sostanzialmente le seguenti:

- Soddisfacimento delle previsioni infrastrutturali del PRG, con la creazione di nuovi posti auto e dell'ascensore di collegamento col Cimitero
- Massimizzazione dimensionale dello sfruttamento volumetrico dell'area di intervento, conformando attentamente il nuovo manufatto alle quote esistenti e consentendo così l'inserimento dello stesso nella naturale morfologia tettonica del sito, con un marcato miglioramento delle caratteristiche paesaggistiche
- Ricucitura dell'area di progetto con gli edifici a confine;

3. FATTIBILITA'

Sulla scorta delle considerazioni precedentemente esposte si denota già un considerevole grado di fattibilità dell'intervento proposto.

In merito alla fattibilità dell'intervento in relazione ai vincoli presenti e all'esito delle indagini effettuate si espone quanto segue.

L'area non presenta caratteristiche tali da prefigurare la presenza di particolari valori storico-artistici, fornendo altresì notevoli segnali di interesse dal punto di vista naturale e paesistico-ambientale.

Per ciò che concerne gli aspetti paesaggistici, particolarmente rilevanti data la notevole qualità ambientale del contesto, il progetto risponde pienamente ad essi, così come recepiti nel P.U.T. e nel P.R.G.: il progetto fornisce un impatto ambientale di largo segno positivo, riqualificando funzionalmente e morfologicamente l'intera area; per maggiori dettagli si rimanda allo *Studio di prefattibilità ambientale* allegato alla presente relazione.

- *Vincoli paesaggistici*

Le aree ricadono in Zona 2 – Tutela degli insediamenti antichi accentrati nella zonizzazione di cui alla L.R. n° 35/87 (P.U.T.): gli interventi di progetto risultano compatibili previo svincolo

- *Vincoli archeologici*

Le aree non ricadono in zone con vincoli archeologici specifici o diretti, ad eccezione di quelli generici dettati dal D. Lgs n° 42/2004 relativi agli scavi: gli interventi di progetto risultano compatibili previo svincolo

– *Vincoli idrogeologici*

Le aree ricadono nel Piano Stralcio per la tutela del Rischio Frane – Autorità di Bacino Destra Sele (D.n° 80 del 17/10/2002 e s.m.i.); la zonizzazione delle singole aree prevede:

- Rischio Frana – Nessun rischio
- Pericolosità da frana – P3 pericolosità elevata

Gli interventi di progetto risultano compatibili previo svincolo a mezzo di apposito studio di compatibilità geologica

– *Vincoli di altro tipo*

Non risultano presenti sull'area di progetto altri vincoli specifici

– *Aspetti geologici, geotecnici, idrologici, idraulici e sismici:*

L'orografia e la tettonica dell'area individuata, le tipologie costruttive adottate, la forma e le dimensioni degli elementi progettati sono tali da permettere una valutazione positiva delle caratteristiche di sicurezza delle opere a farsi dal punto di vista statico.

Per ciò che concerne gli aspetti più propriamente geologici, geotecnici, idrologici e idraulici, si rimanda alla Relazione specialistica allegata alla presente, da cui si evince che non si evidenziano condizioni di incompatibilità con la realizzazione del progetto. Si rileva in ogni caso che:

- le aree sono inserite, come già sopra evidenziato, nel Piano Stralcio per la tutela del Rischio Frane – Autorità di Bacino Destra Sele in zone con elevata pericolosità da frana, e ciò a causa della particolare conformazione clinometrica del pendio, per cui va prestata particolare attenzione, in fase di progettazione esecutiva e di realizzazione, a non intaccare (anzi a migliorare) il quadro di stabilità generale dell'area: ciò è peraltro garantito dalle peculiari caratteristiche del progetto proposto, che comportano la realizzazione di una struttura a "terrazzamenti", la quale contribuisce senza ombra di dubbio al consolidamento e alla messa in sicurezza dell'intero pendio esistente

- Il territorio di Positano presenta una classificazione sismica come Zona 3 (zona con pericolosità sismica bassa, che può essere soggetta a scuotimenti modesti), come indicato nell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274/2003, aggiornata con la Delibera della Giunta Regionale della Campania n. 5447 del 7.11.2002.

4. DISPONIBILITA' DELLE AREE

Le aree interessate dall'intervento non risultano nella disponibilità dell'Ente e dovranno quindi essere oggetto di specifica procedura di esproprio, di tipo completo e su diritto di superficie (vedi allegato Piano particellare).

Gli oneri previsti per l'esproprio (vedi Piano economico finanziario) sono i seguenti:

€ 100.000,00

5. INDIRIZZI PER LE PROGETTAZIONI SUCCESSIVE

Le progettazioni successive (definitiva ed esecutiva) dovranno essere conformi alle linee guida della presente progettazione preliminare.

Particolare attenzione dovrà essere posta alla definizione dei dettagli costruttivi e tecnologici e dei materiali, soprattutto per ciò che concerne le sistemazioni esterne, l'ascensore e la facciata in affaccio sulla Via Marconi.

Le fasi progettuali successive alla presente fase preliminare devono prevedere lo sviluppo del progetto definitivo ed esecutivo.

Lo sviluppo delle suddette fasi progettuali dovrà contenere i seguenti documenti:

- Verifica delle soluzioni proposte nella fase preliminare;
- Valutazione delle lavorazioni in funzione dei costi, delle risorse e del mantenimento in alto livello di qualità progettuale e di conseguenza realizzativa;
- Redazione del Progetto Definitivo e del Progetto esecutivo, contenenti tutti gli elaborati come previsto dalla normativa in materia di Lavori Pubblici

6. CRONOPROGRAMMA

Per ciò che concerne l'articolazione delle varie fasi lavorative, si è optato per la divisione della realizzazione delle opere nelle seguenti macro-fasi:

1. *Sbancamento dell'area di intervento*
2. *Realizzazione del tunnel di collegamento alla nuova ascensore*
3. *Realizzazione dell'autorimessa*
4. *Realizzazione della nuova ascensore*

La su citata articolazione consente di ottimizzare i tempi di realizzazione dell'opera.

Si riporta di seguito il Cronoprogramma dettagliato delle fasi attuative, con l'indicazione dei tempi massimi di svolgimento delle varie attività:

a) Progettazione definitiva:	mesi 1
b) Approvazione:	mesi 4
c) Progettazione esecutiva	mesi 2
d) Approvazione :	mesi 1
e) Esecuzione:	mesi 24
f) Collaudo:	mesi 2
TOTALE	mesi 34

Per l'articolazione temporale della fase esecutiva si riporta nelle tabelle allegate in calce alla presente l'articolazione dettagliata delle varie lavorazioni previste.

7. INDICAZIONI PER L'UTILIZZO DEI SERVIZI ESISTENTI

Al fine di garantire l'accessibilità, l'utilizzo e la manutenzione delle opere, degli impianti e dei servizi esistenti si rimanda a quanto specificamente riportato nel Piano di manutenzione allegato.

In questa sede si precisa in ogni caso quanto segue:

Gli impianti previsti nella progettazione sono i seguenti:

- impianti di illuminazione
- impianto di fognatura
- impianti di elettrificazione
- impianto antincendio
- impianto ascensore

Oltre agli impianti sopra citati si prevedono i seguenti impianti speciali:

- impianto di sorveglianza
- impianto di accesso controllato tunnel ascensore

8. ASPETTI ECONOMICI

L'intervento non prevede l'utilizzo di fonti di finanziamento pubblico, essendo del tutto a carico del privato.

Il Quadro economico riepilogativo è quello riportato di seguito:

A) LAVORI

per lavori a corpo ed a misura		
Collegamento verticale	€	525.000,00
Parcheggio P6		3.232.500,00
<hr/>		
Totale lavori a corpo ed a misura		3.757.500,00
di cui per oneri per i piani di sicurezza e coordinamento	€	187.875,00
<hr/>		
A - 1) IMPORTO LAVORI A BASE DI GARA	€	3.569.625,00
<hr/>		
A - 2) IMPORTO LAVORI DA APPALTARE	€	3.757.500,00
<hr/>		
B) SOMME A DISPOSIZIONE PER SPESE TECNICHE	€	187.875,00
<hr/>		
C) TOTALE COMPLESSIVO (oltre IVA ed oneri prev.)	€	3.945.375,00
<hr/>		
D) SOMME A DISPOSIZIONE PER IVA ED ONERI PREV.		
iva su opere di urbanizzazione 10%	€	375.750,00
iva su spese tecniche 22%	€	41.332,50
oneri previdenziali per spese tecniche 20%	€	37.575,00
<hr/>		
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	€	454.657,50
<hr/>		
E) ESPROPRI	€	100.000,00
<hr/>		
TOTALE GENERALE	€	4.500.032,50

Dal punto di vista patrimoniale e gestionale si rimanda a quanto dettagliatamente descritto negli allegati tecnico-economici (Piano economico e finanziario, Caratteristiche servizi e gestione e Carta dei servizi).

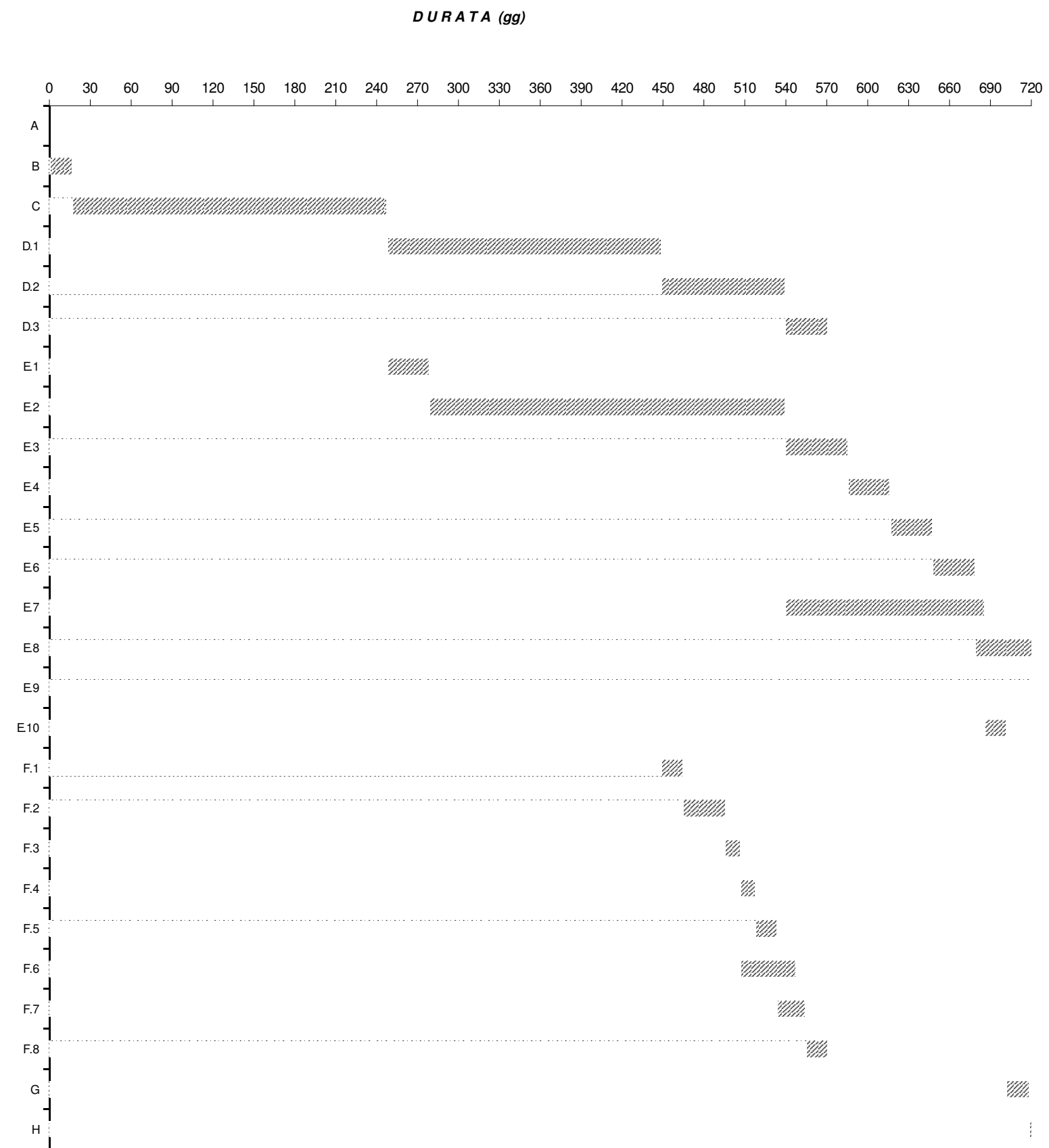
Positano,

in fede

il tecnico
antonino esposito, architetto

Allegato: Cronoprogramma

N. ord.	Cod.	Attività	Inizio	Fine	Durata gg.
1	A	Consegna dei lavori	01/05/2015	01/05/2015	0
2	B	Preparazione cantiere	02/05/2015	17/05/2015	15
3	C	Sbancamento area di intervento – Demolizioni, scavi e trasporti	18/05/2015	03/01/2016	230
4	D.1	Realizzazione del tunnel di collegamento alla nuova ascensore – Demolizioni, scavi e trasporti	04/01/2016	22/07/2016	200
5	D.2	Opere in c.a.	23/07/2016	21/10/2016	90
6	D.3	Opere di impermeabilizzazione e isolamento	22/10/2016	21/11/2016	30
7	E.1	Realizzazione autorimessa – Palificate	04/01/2016	03/02/2016	30
8	E.2	Opere in c.a.	04/02/2016	21/10/2016	260
9	E.3	Muri	22/10/2016	06/12/2016	45
10	E.4	Opere di impermeabilizzazione e isolamento	07/12/2016	06/01/2017	30
11	E.5	Partizioni	07/01/2017	06/02/2017	30
12	E.6	Intonaci	07/02/2017	09/03/2017	30
13	E.7	Impiantistica	22/10/2016	16/03/2017	145
14	E.8	Opere di finitura	10/03/2017	24/04/2017	45
15	E.9	Opere di fabbro e infissi	25/04/2017	15/05/2017	20
16	E.10	Sistemazioni esterne	17/03/2017	01/04/2017	15
17	F.1	Realizzazione nuova ascensore – Demolizioni, scavi e trasporti	23/07/2016	07/08/2016	15
18	F.2	Opere in c.a.	08/08/2016	07/09/2016	30
19	F.3	Muri	08/09/2016	18/09/2016	10
20	F.4	Opere di impermeabilizzazione e isolamento	19/09/2016	29/09/2016	10
21	F.5	Intonaci	30/09/2016	15/10/2016	15
22	F.6	Impiantistica	19/09/2016	29/10/2016	40
23	F.7	Opere di finitura	16/10/2016	05/11/2016	20
24	F.8	Sistemazioni esterne	06/11/2016	21/11/2016	15
25	G	Pulizie e smobilizzo	02/04/2017	18/04/2017	16
26	H	Fine lavori	19/04/2017	20/04/2017	1



TC

720
naturali consecutivi

gg.

Inizio dei lavori
0 gg

Fine lavori
720 gg